SPORT WODNY



2-gi ZESZYT ZA MAJ

ROK XIV 1938 Nr 8

KOMUNIKAT

„Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, której zadaniem jest przygotowywanie wykwalifikowanych zawodowo oficerów marynarki handlowej specjalności pokładowej i maszynowej oraz specjalistów w zakresie transportu morskiego i pracowników administracji morskiej — podaje do wiadomości, że podania o przyjęcie do Szkoły na Wydziały: nawigacyjny, mechaniczny oraz transportu i administracji morskiej — należy składać najpóźniej do dn. 4 lipca 1938 r. włącznie pod adresem: Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, ul. Morska 83:

Od wstępujących do Szkoły wymaga się:

a) wieku 16—18 lat, licząc do dn. 1 sierpnia 1938 r.,
b) ukończenia szkoły typu gimnazjalnego — państwowej lub prywatnej z prawami;
c) poddania się badaniu przez Komisję lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia;
d) złożenia egzaminu wstępnego.

Kandydaci na Wydział nawigacyjny i mechaniczny składają egzamin z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrii, fizyki i chemii z zakresu programu gimnazjum ogólno-kształcącego; nadto kandydaci, którzy nie mają na ostatnim świadectwie stopnia z języka niemieckiego, zdają z niego egzamin uzupełniający.

Kandydaci na Wydział transportu i administracji morskiej składają egzamin z języka polskiego, niemieckiego, arytmetyki, algebry, historii, geografii i chemii z zakresu programu gimnazjum ogólno-kształcącego.

O ile chodzi o egzamin z języka niemieckiego, to kandydaci do Państwowej Szkoły Morskiej w wyjątkowych wypadkach będą mogli ubiegać się o zwolnienie od składania tego przedmiotu.

Nauka w Szkole jest bezpłatna. Za utrzymanie uczniów w Internacie szkolnym oraz świadczenia, dostarczane przez Internat — ustalona została na rok 1938/39 opłata w wysokości zł. 1.000, płatnych w 10-ciu ratach.

Bliższych informacyj co do samej Szkoły, warunków przyjęcia, składania podań itp. — udziela pisemnie Dyrekcja Szkoły po nadesłaniu znaczka pocztowego za 5 gr.

Korespondencję należy adresować: „Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, ul. Morska 83."

W małym jachcie z Rygi do Tokio

W najbliższych dniach wyjeżdża z Rygi niezwykła eks-[illegible]

Oto na maleńkim jachcie, własnoręcznie zbudowanym, wyjeżdża na olimpiadę do Tokio trzech ryskich sportowców, należących do klubu sportowego centrali związków zawodowych: Robert Miezitis, Andrzej Romans i Oskar Widzirkste.

W uroczystości poświęcenia jachtu śmiałych podróżników, któremu zostało nadane imię „Alfred", wziął udział min. spraw społ. Berzinsz.

Żeglarze łotewscy zamierzają odbyć swą wielką podróż wokół całej Europy północnej, następnie przez Ocean Atlantycki, kanał Panamski, Ocean Spokojny do brzegów Japonii. [illegible] ma potrwać prawie dwa lata.

„Iskra" odpłynęła

15 maja o godz. 5 pp. odpłynął w pięciomiesięczną podróż ćwiczebną statek szkolny marynarki „Iskra".

Przed południem na pokładzie statku odprawiona została msza św. na intencję podróży.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, ul. Nowogrodzka 4 m. 21. Tel. 727-04.

KOMUNIKAT

I. Wobec utworzenia nowej klasy jachtów śródlądowych „F" (wolna 5 m²) Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego prosi Kluby Związkowe o ewentualne zgłoszenia, przeniesienia do tej klasy jachtów, posiadających obecnie certyfikaty kl. „V". Termin zgłoszenia do dnia 22 maja b. r.

II. W związku z zamknięciem klasy „V" i utworzeniem nowej klasy wolnej 5 m² „F" Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego zwraca się niniejszym do klubów, które ufundowały lub spowodowały ufundowanie przez firmy, względnie osoby prywatne, nagród przechodnich w klasie „V", a jeszcze ostatecznie nie rozegranych, z prośbą o rozważenie przeprowadzenia, względnie spowodowania ewentualnej rewizji statutów tych nagród. Byłoby to możliwe tylko w razie uzyskania zgody fundatora oraz wszystkich dotychczasowych zdobywców tych nagród.

Statuty tych nagród po przeprowadzeniu ewentualnych zmian należy przesłać do Polskiego Związku Żeglarskiego celem zatwierdzenia.

W wypadku pozostawienia dotychczasowych statutów bez zmian, należy o tym również powiadomić Związek.

III. Niniejszym przypominamy, że termin zgłoszeń na regaty Tygodnia Kilońskiego (Yacht-Club von Deutschland Kiel Düsternbreeker Weg 128/130) upływa dnia 4 czerwca rb. o godzinie 18-ej. O zgłoszeniach dokonanych względnie zamierzonych należy powiadomić Polski Związek Żeglarski do dnia 28 maja br., z podaniem nazwisk sterników i obsady.

IV. Przypominamy, że dnia 26 czerwca br. Wielkopolski Yacht-Klub w Poznaniu, urządza regaty „Świętojańskie" na jeziorze Kiekrz, byłoby pożądane wzięcie udziału w tych regatach przez inne kluby związkowe. Co do udziału należy porozumiewać się bezpośrednio z Zarządem Wielkopolskiego Yacht-Klubu — Poznań, ul. Wrocławska 5/6.

V. Prosimy organizacje zrzeszone w Polskim Związku Żeglarskim o zgłoszenie zapotrzebowań na bandery Polskiego Związku Żeglarskiego, w zapotrzebowaniu należy podać ilość i jakie wymiary. Dane te są potrzebne w celu ustalenia z fabryką ceny stałej.

VI. Prosimy organizacje zrzeszone w Polskim Związku Żeglarskim w myśl § 44 statutu P. Z. Ż. zgłosić do dnia 1-go czerwca br. kandydatów na członków Komisyj P.Z.Ż. i Kolegium Sędziów. Ponadto należy w myśl § 13 przepisów wymienionych zgłosić kandydatów do Komisyj Egzaminacyjnych P.Z.Ż. w tym samym terminie.

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz Generalny P. Z. Ż. — W.-Prezes P. Z. Ż.
(—) *Jerzy Lisicki* — [illegible] *Petelenz*, kmdr.

Uwaga: Zarządzenie wymienione w pkt. 1 i 2 niniejszego komunikatu podaje się dla porządku, ponieważ zostało podane do wiadomości Klubów związkowych specjalnie rozesłanym komunikatem.

ROK 14 WARSZAWA, MAJ 1938 R. № 8

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Dysproporcje

W tygodniku „Sport Polski" (nr. 17 z dn. 27 kwietnia), ukazał się artykuł p. mgr. Witolda Kocaya pod tytułem: Na progu sezonu wioślarskiego. Już niejednokrotnie mieliśmy sposobność wskazywać, że prasa „ogólno-sportowa" stosunkowo mało miejsca poświęca wioślarstwu to też musimy z uznaniem powitać artykuł p. Kocaya, tym więcej, że zasługuje on na parę słów dyskusji. Istotną sentencją artykułu p Kocaya jest, że w wioślarstwie niema narazie akcji masowej a niema bo być nie może. Kluby nie mają odpowiedniego taboru, nie mają także możliwości finansowych na opłacanie trenerów, wyjazdów regatowych itd. P. Kocay podaje szereg przykładów, dowodzących, że wioślarstwo nasze straciło wiele dobrych osad przez brak taboru, podkreśla przy tym, że wielkie nawet kluby (np. BTW) mieszczą się w skromniutkich przystaniach, godnych klubów szkolnych itd.

Wszystko to jest niestety prawdą i to prawdą znaną od lat Mówiło się i pisało się o tym wiele razy, ale jakoś nikt nie znalazł lekarstwa na istniejący stan rzeczy, nikt właściwie nie podał rady, jak znaleźć wyjście z tej sytuacji tak rzeczywiście groźnej. Samo stwierdzenie faktów nie pomoże — trzeba znaleźć coś konkretnego.

Już na Sejmiku wioślarskim padały słowa pod adresem Zarządu PZTW, domagające się większej pomocy dla klubów i powołujące się na te fakty, które przytacza w swoim artykule p. Kocay. Ale i na Sejmiku nie znaleziono radykalnego lekarstwa. Musiano zadowolić się stwierdzeniem faktów.

Padły wówczas słowa: co mamy z tego PZTW? Pomijając już odpowiedź przedstawiciela Zarządu, która to odpowiedź jakoś nie nastręczyła powodów do dalszej dyskusji — warto się jednak zaznajomić z konkretnymi możliwościami przyjścia klubom z pomocą. Musimy rozpocząć *od kasy PZTW*. Jak wiadomo na wpływy związku składają się: składki i wpisowe członków tj. klubów, dochody z regat, subwencje itd. Suma wkładek, uwzględniając fakt, że wszystkie kluby wpłacą punktualnie swoje „podatki" dojdzie do „zawrotnej sumy" ok. 6.000 zł. Wiemy dobrze, że suma ta zaledwie wystarczy na opędzenie najżywotniejszych potrzeb związku jak utrzymanie biura, opłaty pocztowe, składki do FISA itd. A przecież ileż klubów rok rocznie nie płaci swych zobowiązań? To zatem źródło dla klubów nie przedstawia żadnej wartości.

Drugim źródłem są *subwencje*. Wiemy dobrze jak to jest z tymi subwencjami. Składa się podanie obszernie umotywowane i... czeka się. Nieraz mija termin danej imprezy, członkowie Zarządu PZTW pożyczają związkowi pieniędzy, które dopiero w kilka tygodni po terminie wpływają od miarodajnych czynników — często nieraz w bardzo zmniejszonej ilości. Subwencje te przytym są przyznawane na określony cel a zatem na mecz Polska—Węgry, na wyjazd na mistrzostwa Europy, na instruktora objazdowego itd. Jest rzeczą jasną, że subwencje te w wielu wypadkach nie uwzględniają potrzeb PZTW w 100% i trzeba szukać poparcia u osób prywatnych.

Poza tym nasuwa się uwaga zupełnie już matematyczna. Jak ostatnio podała prasa codzienna ogólna suma subwencji PUWF. i PW. na sport „społeczny" ma wynieść *150.000 zł*. Wprawdzie gen Sawicki dyr. PUWF zapowiedział na walnym zebraniu Związku Związków, że suma ta będzie podwyższona *do kwoty 250.000 zł*, to jednak i ta suma uwzględnia potrzeby związków zaledwie w 50%. Poza tym trzeba wziąć pod uwagę, że przy rozdziale tej subwencji stosuje się „klucz rozdziałowy", na który PZTW niestety nie ma większego wpływu. Ponieważ zaś właśnie kluby wioślarskie wzniosły swoje przystanie i zakupiły poważny tabor bez pomocy zzewnątrz, przeto czynnikom niektórym wydaje się, że.... objaw ten jest wystarczającym do.... zmniejszonej subwencji, bo... wioślarze i tak dają sobie rady.

Narazie wszystko to nie przedstawia się zatym zbyt różowo i w dyskusji do uwag p. Kocaya dorzuciliśmy tylko nowe fakty, które p. Kocay pominął w swym artykule. Fakty powyższe są dosyć ważne, gdyż inaczej można by wnioskować, że PZTW ma pieniądze, ale ich nie chce klubom użyczyć. Okazuje się, że tych pieniędzy nie ma. A zatem skąd je wziąć?

Musimy zaznaczyć, że większość klubów sportowych czerpie swoje dochody z imprez. Droga ta dla klubów wioślarskich jest o tyle trudniejsza, że regaty wioślarskie odbywają się stosunkowo dość rzadko i zwykle nie przynoszą poważniejszych dochodów. Niektóre kluby radzą sobie, organizując obchody w rodzaju „wianków" lub imprezy towarzyskie, bale, dancingi itd. I te źródła jednak nie przynoszą poważniejszych kwot, nie wolno jednak o nich zapominać, gdyż nieraz i taka mała kwota zezwoli na wysłanie osady na regaty.

Poza tym nasuwa się na myśl uwaga o dysproporcjach. Mianowicie wiemy o tym, że istnieją duże kluby, które mają i liczny tabor i środki na opłacenie instruktora czy wysyłkę na regaty, które... nie mają zawodników. Naodwrót zaś są znowu kluby, które mają liczne osady, ale nie mają dla nich taboru. To też prostą konsekwencją tego spostrzeżenia było by, gdyby między klubami doszło do jakiegoś porozumienia co do uzupełniania swoich możliwości. Było by to bardzo obywatelskie, choć nie kryjemy się z tym, ze połowiczne rozwiązanie problemu.

Niesposób także nie dokonać drugiego spostrzeżenia. Otóż istnieją ludzie, którzy są obdarzeni fenomenalną wprost umiejętnością wyciągania subwencji. Dostają pieniądze ze źródeł wprost niewiarygodnych, ale pod jednym warunkiem: że chodzi tu o wyjazd zagranicę, oczywiście przy czym dana osoba pełni jakieś funkcje, które jej umożliwiają wzięcie udziału w wyprawie. Szkoda więc, że te osoby, które umieją przekonać czynniki decydujące o konieczności nieraz bardzo mało znaczącego wyjazdu sportowego zagranicę, często nawet wogóle pozbawionego możliwości sukcesu, nie potrafią wykorzystać swych wpływów tam, gdzie chodzi o dobro młodzieży w pierwszym rzędzie akademickiej.

I tutaj wychodzi na jaw zasadnicza wada naszej struktury organizacyjnej. Mianowicie każdy szuka wsparcia na własną rękę. Powstaje więc wielki wyścig pod hasłem: kto pierwszy zdąży do źródła. Nieraz trafia się, że zdąża wcześniej ten, kto ma mniej racji na otrzymanie subwencji. Potem gdy przyjdzie istotna konieczność przyznania subwencji — źródło już „wyschło" i słyszy się odpowiedź: „już daliśmy".

Zapewne, że zcentralizowanie całej akcji „subwencjonalnej" miałoby swoje wady. Ten, który dał rozmaitym organizacjom np. 20.000 zł. — przy zcentralizowaniu „wykpiłby się" połową a może i ćwiercią. Toteż w tym wyścigu o subwencje muszą być zastosowane jakieś inne metody, muszą je prowadzić ludzie, którzy starają się nietylko o subwencje na przyjemny wyjazd wycieczkowy zagranicę, ale którzy chcą coś efektywnego dać naszej młodzieży.

A teraz na inny temat. Czy naprawdę wykorzystaliśmy wszelkie możliwości samowystarczalności klubów? Mam wrażenie, że nie. Przejawia się u nas tendencja do chodzenia najłatwiejszymi drogami. Nie ma pieniędzy — a zatem idziemy po jałmużnę i koniec. Większe ośrodki np. zupełnie nie przywiązują wagi do regat wioślarskich, które w mniejszych miejscowościach, przy staranniejszej organizacji stanowią źródło dochodu i pozwalają opędzać liczne potrzeby klubów czy Komitetu międzyklubowego. Regaty berlińskie pozwoliły dawno już temu na zakup własnego terenu Berliner Regatta Verein'u i na pobudowanie budynków, które służyły przez lata, zanim nie zostały uzupełnione przez nowe budowle olimpijskie. Dlaczego więc np. Warszawa nie zdobędzie się na organizowanie regat na taką skalę, że zapełniłoby to kasy Komitetu i umożliwiało przyjście z pomocą uboższym klubom?

A więc: więcej jasnego spojrzenia na świat i aktualne potrzeby wioślarstwa. Nieco więcej energii w klubach. Najprzód rozpatrzeć się w najbliższej okolicy i na niej oprzeć się w swej akcji a potem dopiero załamywać ręce. A przedewszystkim nie upadać na duchu. Pod tym względem jesteśmy doprawdy niepoprawni. Dotyczy to w pierwszym rzędzie zawodników, którzy od piłkarzy czy bokserów nauczyli się należeć do klubów bez płacenia składek, nauczyli się zmieniania barw klubowych dla jakichś urojonych celów materialnych, nauczyli się stawiać sprawę pod kątem pytania: co nam klub daje — a zapominają o pytaniu: co my dajemy klubowi?

Jeśli chodzi specjalnie o młodzież akademicką to i tutaj można wynaleźć dysproporcje. Tak np. słyszy się o budowie nowych boisk dla akademików, natomiast nie słyszy się nic o energiczniejszym poparciu akcji wioślarskiej akademików, przy czym uderza fakt, że o ile w AZS Warszawa ćwiczą na basenach liczne osady wioślarskie to lekkoatleci wykazują dużo mniej entuzjazmu. Dlaczegoż więc miarodajne czynniki nie zechcą wglądnąć w tę sprawę, pozostawiając wioślarzy-akademików na pastwę losu? Niesposób przy tym zapomnieć o tym, że kluby akademickie znajdują się w nieco lepszej sytuacji, niż inne kluby, gdyż mają do dyspozycji takie źródła, które są niedostępne dla klubów „ogólnych".

Wszystko to nie zmieni postaci rzeczy, że dola wioślarzy jest naprawdę ciężka i nie zanosi się na zbyt szybką poprawę. Dlatego więc tymbardziej trzeba zebrać wszystkie siły i zastanowić się nad znalezieniem lekarstwa. Nie wystarczy do tego sama dyskusja, trzeba także stawiać i konkretne wnioski.

Wł. Długoszewski.

W sprawie ankiety na temat stylu wiosłowania

ogłoszonej w Sporcie Wodnym 1938 r. Nr. 6 (przez Wł. Długoszewskiego)

Sprawy najekonomiczniejszego stylu wiosłowania nie można niestety tak rozstrzygnąć jak kwestie stylu w innych sportach, np. w lekkiej atletyce, gdzie decydujący głos ma miara i stoper. W wioślarstwie czas ma tylko względną wartość i dlatego twierdzę, że kwestia stylu wioślarskiego zawsze będzie otwarta i na długie lata wogóle niemożliwa do rozstrzygnięcia, przynajmniej przy obecnym stanie nauki. Trudno mi w kilku zdaniach udowodnić to twierdzenie, więc zaznaczę tylko, że przy gruntownym badaniu całego zagadnienia musimy uwzględnić nie tylko fizykę, anatomię i fizjologię, lecz także psychologię i antropologię, używając oczywiście najnowszych metod badań naukowych (między innymi rentgen i film).

Oczywiście życie praktyczne nie może zbyt długo czekać na rozwiązanie i dlatego trzeba sprawę narazie załatwić na zasadzie praktyki życiowej, zgadzając się zgóry z tem, że później nauka może udowodni czegoś wręcz przeciwnego (jak to się stało np. z nauką skoków pływackich, gdzie najnowsze badania naukowe za pomocą filmu skorygowały nareszcie zupełnie błędne nauczanie skoków, stosowane zresztą na całym świecie przez najlepszych trenerów).

Odpowiadając teraz na pytanie ankiety, chciałbym przede wszystkim zaznaczyć, że przy nauczaniu wioślarstwa, analogicznie zresztą jak w innych sportach, uważam metodę indywidualną za konieczną. Inaczej należy uczyć młodzież, inaczej zdecydowanych regatowców, a jeszcze inaczej zhisteryzowanych mistrzów. Dlatego też należy uważać moje odpowiedzi jako orientacyjne i ujęte z zastrzeżeniami wymienionymi na wstępie.

ad 1. Początkowo uczę raczej ortodoksu (celem ogólnego wzmocnienia mięśni), jednakże bez nadmiernej sztywności mięśni tułowia i karku; potem przechodzę do swobodnej postawy, oczywiście z wykluczeniem pozycyj wyraźnie szkodliwych (np. okrągłe plecy).

ad 2. Cechy charakterystyczne mojej metody nauczania (z powodów wymienionych na wstępie celowo unikam terminu „stylu wiosłowania") są: jak najmniej sztywności, która jest spowodowana nadmierną pracą statyczną mięśni; minimum przyruchów, które zwiększają niepotrzebnie wydatek energii i zakłócają równowagę łodzi; poza tym praca szybka i silna, jednakże elastyczna, t. zn. bez szarpania; faza pracy jak najkrótsza, faza odpoczynku przy kompletnym rozluźnieniu mięśni jak najdłuższa.

ad 3. Moja metoda nauczania uwzględnia zasady fizjologii i higieny z pokrewnymi działami medycyny.

ad 4. Zdanie moje opieram:

a) *na własnej praktyce:* uczyłem się wiosłowania w Klubie Wioślarskim z r. 1904 pod okiem trenerów zagranicznych; poza tym sam przez szereg lat byłem czynnym regatowcem na wszystkich typach łodzi (również na sterze). Jako instruktor wioślarski miałem już tysiące uczniów i uczennic w wieku od 14—50 lat.

b) *na własnych studiach:* kilka lat studiów lekarskich, studia psychologiczne i antropologiczne, ukończone studia wychowania fizycznego.

c) *na literaturze* polskiej i zagranicznej.

Mgr Łucjan Lange
Instruktor wiosłowania Studium W. F. Un. Pozn.



„Marie Alice".

Z dziennika żeglarza

Z uczuciem wielkiej ulgi, rzuciliśmy swoje walizy na pokład „Marie-Alice" w Bassin de la Barre w Le Havre. Skończyła się wreszcie wędrówka ku oplątanemu siecią cum stateczkowi. Skok z molo na pokład dwóch gdyńskich „reboków" oznaczał dla niego podróż. Mały żaglowiec, stary włóczęga po najniebezpieczniejszych kątach Europy, zadudnił radośnie. Znów spryska go piana marcowej chwiejby La Manche i Północnego. Rejs 256 statku. Daj Boże wiatr pomyślny i miękkie morze!

Zaczęła się praca otaklowania statku. Praca uczciwa dzień i noc (3 zmiany po 2 ludzi, albo może dokładniej 2 ludzi po 24 godziny).

5 marca, łamigłówka francuskiej terminologii rozwiązana i wszystkie „patyki" (tak powiadał jeden z dawnych kompanów włóczęg morskich) zostały „poprzywiązywane" do zacnego, żaglowego płótna.

12.III. z powodu braku amatorów między żeglarzami francuskimi, schwytano 2 Finnów, którym akurat było wszystko jedno gdzie pojadą i na czym. Co prawda specjalnością jednego były wyłącznie maszyny, a obydwóch płyny aby tylko powyżej 45%, ale to taki detal! Naprawdę szkoda uwagi. Grunt, że we czterech, to już przymykając oko, władze portowe wypuszczą.

15.III. Konsulat Rz. Pol. wystawił papiery okrętowe. Załadowano prowiant i wodę, oraz 35 ton balastu. Postanawiam, że dzień dzisiejszy jest dniem lenistwa, więc obiad każdy zje w mieście.

W restauracji, natknąłem się na całą rodzinę mięczaków, wędrującą przez wszystkie dania. Apetyt gdzieś uciekł a ja za nim. Popiwszy po drodze głód cienkim winńskiem, wróciłem na statek, no i spać, dużo, jaknajwięcej, gdyż niewiadomo kiedy taka druga okazja się zdarzy.

16.III. godz. 14 podano hol. Statek ruszył leniwie. Ostatnie kiwnięcie dla francuskich przyjaciół i pojechaliśmy krztusząc się dymem holownika. Wiatr w nas. 14.45 wszystkie żagle do góry (400 g. m.) holownik pogwizdując zawrócił, obopólne machnięcie czapkami i kurs bejdewind. Log. [illegible]

Przykro, ale bukszpryt patrzy w stronę niewidocznej Anglii. Pocieszyłem się jednak szybko, obserwując statek. Boże! Jak on się zwija! Poczułem dumę, że to właśnie ja płynę na tym pięknym, niestrefionym nawet śladem motoru, żaglowcu. Robimy zwroty co 4 godziny przy zmianie wachty. Przy odrobinie wiatru, całej załogi wcale nie jest zadużo do zrobienia zwrotu. Przeczuwając zmianę wiatru, staram się trzymać jaknajbliżej kursu.

17.III. 4.h szlif. Dryfujemy z prądem z szybkością około 3 mil na godzinę w kierunku N. 8.30 podmuchy SSO. 12.h zwrot K.K. 145°. Wiatr ociągając się, zaczyna dmuchać na kurs przyjemniejszy. 17.30 trawers latarni Cap d'Antifer, zwrot oversztag i — znów niestety kurs bejdewind. Ha trudno! Każdym wiatrem jechać można i trzeba. Mamy prowiantu na cały miesiąc.

18.III. Zaczynamy datę zwrotem. Dobrym, starym zwrotem przez sztag. Log nastukał już 103 mile a my wciąż jeszcze ugniatamy wodę La Manche'u. Godz. 8. Zaczyna poddawać wiatru i stopniowo 6 i 7 a może i 8 Beauforta tłucze w dzióbek. Przykro, ale zjechał w dół topsel. O godz. 13 tężejący wiatr kazał zdjąć i kliwer, Log 161, silny prąd NO.

19.III. Wiaterek zelżał cośkolwiek. Wyjechały do góry kliwer i topsel. Mglisto z chwilowymi przejaśnieniami. W tych lepszych chwilach, Pas de Calais, pomruguje na całej szerokości. Ryzykuję przejście kanału bejdewindem i pod prąd. Czekać do świtu — zbyt długo. Wiatr świeży, mgła

zrzedła znacznie. Biorę pelengi Cap Dungeness, Cap Gris Nez i Cap d'Alprecht. Załoga cała na pokładzie, pelenguję raz po raz. Okazuje się, że silny prąd znosi statek w stronę mielizn Colbart i Varna. Kładziemy się na przeciwny hals.

20.III. Prąd SW. Dość silny wiatr. Ryzykuję stengę byle iść ostrzej i szybciej, byle minąć jaknajprędzej tę zakazaną dzielnicę La Manche'u, jaką jest dla żaglowca cieśnina Pas de Calais. Idziemy dobrze z niebezpiecznie dużo wiatru mającym topslem i na sztywno odętym kliwrem. Wierzę, że tak stenga jak i bukszpryt są mocne. Wierzę, gdyby nie to — trudno byłoby się zdobyć na uśmiech i beztroskę. Zbyt twarde są brzegi a prąd wciąż warczy wzdłuż burty wyskakując za rufę białymi plamami. Znów nadleciała mgła. „Noc w śmietanie" jak określił to jeden z marynarzy Finnów. Trawers Boulogne. Chwilami widać światło latarni. Prawie fizycznie boli światło latarni morskiej widziane zda się prawie nad głową. Zbyt blisko, ale jeszcze kawałek i... zwrot w nową porcję śmietany. 4.30 Trawers Cap Cris Nez, minięto mieliznę Colbart. Log 215. 7.20 Trawers Calais, log 225. Siępi dokładnie wnikliwy deszczyk, mglisto. 10-h trawers latarniowca „Sandettie". Żegnaj ciasny rowie z niezliczoną porcją mgłowych atrakcji. Aż do duńskich cieśnin mam swobodną głowę. Kurs 15°, kiwnięcie, zacne kiwnięcie uczciwego morza i skok w Północne pod tym samym ładunkiem żagli. Byle ostrzej! Byle prędzej.

Dwóch ludzi idzie spać, dwóch zaczyna wędrówkę. Jeden wpoprzek przy sterze, drugi wzdłuż „wysokiej burty". Tu trochę dociągnąć, gdzieindziej trochę luzu, rumpel taliami na mocno, fały i wszystkie inne końce w kipach popodwieszane na wantach, jeszcze jedna porcja lin na leżącą pośrodku do góry dnem szalupę i niema co robić. Pracuje tylko wiatr i takielunek. Statek żegluje samosterowanie. Stary włóczęga cudownie się trzyma wiatru i kursu. Pojąłem w tej chwili, że statek zaczyna się kochać, gdy go się przejrzy nawskroś i zrozumie.



„Indian Scout" jeden z najlepszych amerykańskich żaglowców. Zdobywca wielu nagród żeglarskich.

10.50. Na trawersie latarniowca „Hinder" log 270. Odległe strzały na brzegu belgijskim. Może wojna?

21.III. Wiatr zelżał. Znajdujemy się na wysokości Rotterdamu. Wiatr jest równy i przeciwny. Rozrywką jest wyciąganie logu i sprawdzanie rozbieżnych zdań co do szybkości. Przecinamy morze Północne prawie pośrodku i wskos, odpada więc okazja spotykania większej ilości statków, które przeważnie chodzą przez Kiel i bliżej brzegów. Szkoda! Oglądać w morzu inny statek, to temat i rozrywka na kilka godzin. Już po ujrzeniu dymku na horyzoncie zaczyna się: Skąd? Gdzie? później jak i co wiezie? Temat niewyczerpany dokąd znów nie zniknie.

22.III. Wiatr ten sam, dość słaby, ciepły i uparcie przeciwny. Log 473.

23.III. Zaczął się silniejszym wiatrem szybko się wzmagającym. Godz. 8 spuszczono topsel. Wiatr stale wzrasta, porywisty. Zjechał wdół i kliwer i przy okazji zwijanie go, zmoczył wszystkich po szyję, dziobnąwszy bukszprytem [illegible]

12.45. Spuszczono grot-żagiel. Udało się zwinąć i po usztywnieniu bomu zapasowymi taliami, chwila odpoczynku.

Ciepło i przyjemnie było siedzieć na wietrze z odkrytą głową. Pozlepiane od potu włosy i lekkie drżenie przeciążonych ponad normę mięśni, przypominało niedawną a już zapomnianą pracę i wysiłek. Morze szybko każe zapominać złe chwile przeżyte. Jeden dzień dobry i stare urazy idą w niepamięć.

16-h. Wiatr wzmógł się jeszcze, tak że znacznie wygodniej rozmawiać z wiatrem. Pod wiatr, ma się go pełne usta a głos jest śmieszny.

24-h. Log .538. Wiatr O bez zmiany co do siły.

24.III. Żadnych zmian. Dmucha zajadle. Log 589.

25.III godz. 12. Log. 603 Pod bezanem i dwoma sztakslami, mimo dużej fali statek żegluje sucho. Wychodzą na jaw wszystkie zalety rasowego żaglowca. Jeden z marynarzy, który pływał kiedyś na fińskim żaglowcu, opowiada przy „bejcze Mariano" (tak nazwali niewiem dlaczego codzienną porcję wina) jak kiedyś na brygantynie, bez ładunku z Zat. Fińskiej do Bornholmu płynęli 6 tygodni. Również cały czas mieli przeciwny wiatr i zawsze dużo wiatru. W dodatku jedynym zajęciem, było pompowanie dzień i noc wody na 2 zmiany, gdyż rozeschnięte pudło ciekło jak sito. Podziwiałem upór kapitana, który mimo tylu przeciwności nie zaszedł do żadnego portu. Opowiadający, młody chłopak, miał jasne oczy nawet w tych momentach kiedy wspominał o głodzie i nadludzkiej mordędze. Pokazywał ślady ran, na które złożyły się głód, praca i wilgoć. Tak. Ten poznał morze we wszystkich kolorach i brał je z uśmiechem. Więcej z równowagi wyprowadzała go zła karta w wieczornej partyjce „rameny", niż wiatr wariacki i dużo fali. Na pokładzie, parę „berkele" i „satana" wymruczanych w różnych tonacjach i okolony szczeciną zarostu uśmiech, był zupełnie beztroski.

26.III.Godz. 4. Wiatr przeskoczył na OtS. Log 661. Zmiana halsu K.K. ONO. Dmucha uparcie i wszyscy czekają cierpliwie, kiedy płótno wyskoczy z lików. Drugi komplet żagli w pogotowiu a reszta? Jakoś tam będzie.

Wsunięty dokładnie w długie buty i kurtę, przyglądam się codziennym spacerom pozbieranych po drodze ptaków, których mamy pokaźną ilość. Łazi to bractwo wszędzie i zbiera kaszę i okruchy porozsypywane po całym pokładzie. Nawet przed butem nasi blind-pasażerowie niechętnie się usuwają. Przyzwyczajeni. Część ich zaokrętowała się już w pierwszym dniu podróży na kanale.

27.III. Zaczął się bez zmian. Tak jak poprzednio, przewalają się fale i gonią z sykiem grzebieni. Godz. 16. Zmieniamy hals, log 742. Trochę gimnastyki przy pompach z

akompaniamentem smętnej fińskiej piosenki pokładowej doskonale wpadającej w rytm pomp i tak samo gaworzącej jak I one. Potem akrobacje przy założeniu świateł pozycyjnych, porcyjka przekleństw parojęzycznych na psią pogodę i przekonani, że zrobiliśmy wszystko żeby tą pogodę zmienić, z wiarą oczekujemy jutra Jutro już napewno będzie lepiej. Napewno! Tylko że barometr się coś bardzo śpieszy. Tfu!· Maszyna piekielna! Naigrywa się z ludzkiej niedoli [illegible] skacze po parę milimetrów bez rozpędu.

28.III. Na świecie (naszym świecie) bez zmian. Dzisiaj już się nie narzeka na pogodę. Mogło być gorzej. Gdzieindziej napewno jest jeszcze gorzej zauważył ktoś słusznie. [illegible] też zaczynam wierzyć, że wszystko jest bardzo dobrze, że właśnie tak a nie inaczej powinno być. Przestałem wierzyć, że wogóle okręty chodzą innym wiatrem. Tylko bejdewind. Słabszy czy silniejszy, ale bejdewind. Berkele! Gdybym miał w sobie więcej poezji, to zamiast kląć, napisałbym w tym miejscu: „Przez spienione odmęty, sztormy i burze pędzimy"... 3 mile naprzód a jedną w bok psiakrew! Ha trudno! Cóż wymagać. Niesiemy bezan i dwa sztaksle, jak na taką ilość żagli i tak dziwnie prędko idziemy zważywszy, iż trzymamy się stale bardzo blisko wiatru dla łagodniejszego i bezpiecznego brania fali.

Godz. 12. Log. 814. Zwrot fordewind K.K. NOtN, wiatr 0. Kierunek ten sam, ale sam wiatr dziwnie podejrzany. Dmucha zdaje się z tą samą siłą, ale nie niesie wody. Coś z nim niewyraźnie tak jakby zapowiedź generalnej klapy.

Stawiamy w przewidywaniu lepszej pogody grot zarefowany jednak na dwa obroty i... brzeg norweski przed nami w odległości 14—16 s. m. To zmienia postać rzeczy. Całe popołudnie i noc do godz. 10 dnia następnego zwroty co 4 godz. kursy bejdewind. Określam się kilkakrotnie. Znajdujemy się 18 m. morsk. na wschód od Cap Lindess czyli tam, gdzie powinniśmy się znaleźć. Prawie dokładnie.

29.III. godz. 10. Zwrot przez rufę. Wymaga więcej uwagi i dokładności, ale jednak przy tak małej zatoce jest pewne że się uda. Statek przeszedł na drugi hals lekko i spokojnie. K.K. 170°. Wiatr słabnie.

13.30. Wiatr znacznie osłabł. Rozrefowano grot i postawiono kliwer. Jest duża fala i zwiększona powierzchnia żagli trzyma statek na burcie, jakotako chroniąc przed latániem bomów i gofli. Chcą przez to ulżyć takielunkowi, który przez ostatnie dni miał dość pracy, a przewalanie bomów z burty na burtę przy fali napewno na zdrowie nie [illegible]

Idziemy stale, ale bardzo wolno. Godz. 20. Wiatr znów przybiera na sile. Znów O, wprost ze Skagerraku. Przykra, krótka fala chlupiąca nawet przez kluzy. Przelatują szkwały. Żagli nie refuję. Czuję, że wiatr zdechnie i zmieni kierunek.

30.III. Godz. 3.30. Zwrot. Kurs bejdewind, log 922. Cały dzień znów zwroty co wachtę. Trzymać się jaknajbliżej kursu i pierwszy przyjazny zmienia sytuację. Jeszcze trochę.

31.III. Godz. 4.45. Zwrot. Log 1012. Drobny deszcz wiatr [illegible]

12-h. Log 1035. Mgła, duża fala z O. Wiatr StO słaby, mgła zgęstniała, podmuchy żywsze. Wreszcie upragnione pół wiatru. Wszystko ocieka i kapie mgłą. Załoga na zmianę dmie w rożek. Święto i radość dzisiaj w tym domu. Prujemy wprost na Skagen. Topsel powędrował do góry. Godz. 20.30. Mgła opadła. Wiatr SSO. słaby ot taki, aby żyć. Najwyżej do 4 .Beauf. Godz. 24, log 1072.

1.IV. 6.30, log 1101. Godz. 8 najmilszy „Prima Aprilis". Trawers lat. Skagen. 9.15, log 1111 sztil. 10-h lekkie podmuchy z kierunków S. 20-h Trawers latarniowca „Skagen Rew". 24-h Log 1147.

2.IV. 4.- · log 1160. Deszcz i mgła. Uczciwie obrośnięta wachta pokryta mgłą. Każdy włosek niegolonej · przeszło dwa tygodnie brody i wąsów trzyma na końcu kroplę mgły. Naokoło statki wyją i trąbią we wszystkich możliwych odcieniach, ciasnota i duży ruch. Wiatr sztileje.

Godz. 6. Słaby wiatr WtS. K.K. SSW. Godz. 12 na trawers latarniowca „Vinga" log 1179. Mgła zrzedła, wiatr wzrasta stopniowo. Teraz już dość pewnie siedzimy w Kattegacie. Już woda mruczy pod stewą i ucieka wstecz długimi wąsami. Znów wszystkie żagle mają pełno wiatru, jak za dawnych dobrych czasów. Idziemy w towarzystwie dwóch 3 masztowych szkunerów. Taka okazja! Zaczęły się regaty. Każde wolne miejsce dostaje płótna, wszystkie załogi wprost gdyby mogły, to chyba i wiosła by założyli. Próżno i darmo. Balijkowate bałtyckie szkunery zostają szybko w tyle.

16.45 na trawersie Nidingen. 18-h na trawersie „Fladen". Potem kolejno trawersy Varberg, Lilla Middle, Grand Bank. Wiatr 6, może więcej. Trudno niech będzie i 6, choć nam spieszno. Godz. 23 na trawersie „Anholt-Knor". Topsel drży i faluje zlekka, ale jeszcze ciągnie, więc niech siedzi. Log 1230.

23.30. Parowiec usiłuje koniecznie przejść przed dziobem. Ledwo zdążyliśmy w ostatniej chwili machnąć zwrot. Dał cało wstecz i prawie otarliśmy się burtami. Dziwni ludzie ci z „parą pod pokładem". Zawsze im się zdaje, że jadą szybciej i że może to wyłącznie ich własność. Niebezpieczne typy i uczciwy żaglowiec powinien chyba dostojnie ich omijać, wbrew wszelkim prawom. Ten kapitan w każdym razie swoją porcję dostał. Moja różnojęzyczna załoga dostatecznie opisała i rodzinę i pokrewieństwa biednego kapitana. Ochrypli i zadowoleni, wrócili na swoje miejsca.

Godz. 4 na trawersie Cap Kullen. 6-h na trawersie lat. „Svinbodan", potem „Lappegrund". Jesteśmy w Sundzie i o godz. 9-tej sztil dokładny 0.5 mili na NO od wysepki Hven i około 10 od Kopenhagi. Dryf na mielizny Lanckorony z prądem około 2 s.m. Niema rady. Rzucono kotwicę na 300 mtr. przed mielizną. Grunt skalisty, kotwica źle trzyma i ustawicznie się obsuwa dryfując na mieliznę i kabel. Wreszcie schwyciła.

Godz. 23. Lekkie podmuchy NW. Podniesiono kotwicę, kurs na światło wejściowe Kopenhagi 23.40. Minięto leżącego na kotwicy pilota. Słabiutki bejdewind. Pod wszystkimi żaglami mijamy światła wejściowe i idziemy wzdłuż Langelinie, spuszczając topsel i kolejno wszystkie inne żagle. Inercja dochodzimy w pobliże basenu jachtowego, gdzie rzucono kotwicę o godz. 24.40.

Po zrobieniu świątecznego porządku, załoga zabrała się do ostatniej pracy, ciężko zarobionego odpoczynku. Najlepszym z baksztagów, popłynęła w objęcia Morfeusza.

Kotwiczne latarnie, sprzeczające się z szarówką poranku, pilnują nas.

„Aloha".



Regaty czy turystyka?

Niemal od początku istnienia żeglarstwa sportowego ścierają się poglądy żeglarzy, z których jedni uważają, iż tylko żeglarstwo turystyczne jest prawdziwym żeglarstwem, inni zaś, że dopiero regatowiec reprezentuje najwyższą klasę „królewskiego sportu". Zatwardziali turyści uważają regaty najwyżej za nieszkodliwą zabawę, podczas gdy regatowcy twierdzą, że turystyka żeglarska nie jest sportem w ścisłym tego słowa znaczeniu, gdyż nie zawiera elementu walki, która stanowi istotę każdego sportu. Jedni i drudzy uważają się nawzajem za jakąś niższą kategorię żeglarzy.

Postarajmy się rozpatrzyć możliwie bezstronnie te sprawy i wyciągnąć pewne wnioski.

A więc najpierw turystyka. Z góry wyłączam pływanie na wielkich luksusowych jachtach z płatną załogą, na których [illegible] się po [illegible] czy miliarderzy. Nie można ich, ściśle rzecz biorąc, uważać za sportsmenów. Są oni tylko pasażerami na swych pływających pałacach. Walkę z elementem staczają ich najemne załogi, oni zaś sami cierpią najwyżej pewną niewygodę. Natomiast, o ile chodzi o jachtsmenów, którzy sami prowadzą swe statki i załogi amatorskie, to bezsprzecznie istnieje w tym wypadku zasadniczy warunek sportu, gdyż walkę z siłami przyrody staczają oni sami. Jeżeli dodamy do tego, że w walce tej żeglarz dąży wszelkimi siłami i środkami do zwycięstwa, to trzeba przyznać, że turystyka, szczególnie morska, posiada walory wychowawcze, a tylko z tego punktu widzenia chcemy sport nasz rozpatrywać, pozostawiając przyjemność, którą on swym adeptom bezsprzecznie daje, na dalszym planie. Oprócz tych momentów dodatnich, są jednak i pewne momenty ujemne. Co innego jest, gdy walka musi być prowadzona w warunkach i czasie narzuconych przez przeciwnika, a co innego, kiedy walczący może w większym lub mniejszym stopniu wybierać sobie czas i miejsce walki lub nawet walki tej unikać. Turysta morski jest związany tylko czasem, jakim na zamierzoną podróż rozporządza. W tych ramach może sobie obrać czas wyruszenia na morze, przeczekać niepogodę w jakimś bezpiecznym porcie, obrać podczas burzy najbezpieczniejszy kurs, a nawet zmienić zupełnie cel podróży, jeżeli warunki mu nie odpowiadają, zredukować przy niepewnej pogodzie na noc ożaglenie, tracąc przez to na szybkości itp. Stąd, dla słabszych charakterów, pokusa do obierania najłatwiejszych rozwiązań.

Na regatach walka toczy się na dwa fronty. Z jednej strony walka z przyrodą, z drugiej z przeciwnikiem żywym. Droga do przebycia jest bardzo ściśle określona. Żeby osiągnąć ostateczne zwycięstwo, trzeba walczyć z elementem wyzyskując całą swą wiedzę i doświadczenie żeglarskie. Uchylać się od walki, w ten czy inny sposób nie można, gdyż każde opóźnienie, każdy nakład drogi, równa się rezygnacji ze zwycięstwa. Tam gdzie turysta może sobie pozwolić na zbytnią ostrożność w ożaglowaniu, regatowiec musi ryzykować i refować dopiero wówczas i w takim stopniu, kiedy i jak dalece to jest konieczne. Wymaga to dużo doświadczenia i intuicji żeglarskiej.

Ponieważ droga jest ściśle określona na regatach i pewne punkty muszą być osiągane lub okrążane w ściśle określony sposób, nawigacja musi być prowadzona bardzo dokładnie, sterowanie bardzo precyzyjnie, a przyrządy nawigacyjne utrzymane w największym porządku. Załoga musi być znakomicie zgrana i zdyscyplinowana, a kapitan nie ma czasu do długiego namyślania się, lecz musi decydować się szybko i pewnie, gdyż nieraz sekundy odgrywają decydującą rolę. W ciągu kilku sekund może wymknąć się dotychczas prawie pewne zwycięstwo i zmarnować długotrwały wysiłek.

Jeżeli porównamy to co ustaliliśmy powyżej dla obydwóch gałęzi żeglarstwa sportowego, wniosek jasny, że regaty są najwyższym sprawdzianem wartości żeglarza i tą gałęzią naszego sportu, która w całej pełni spełnia zadanie, które stawiamy mu z punktu widzenia ogólno-państwowego i obronności państwa: szkolenie charakterów, wyrabianie szybkiej decyzji, zdolność do ryzykowania i dokładność w działaniu.

Nie znaczy to jednak, żebyśmy mieli popadać w ekstremy. Turystyka ma swoje wielkie walory i musi być popierana zarówno na morzu, jak i na wodach wewnętrznych. Jeżeli jednak mają być osiągnięte te cele, które żeglarstwu stawiają najwyższe czynniki państwowe, to w programie szkolenia naszych młodych żeglarzy nie możemy wyłączyć żeglarstwa regatowego.

Czesław Petelenz

Sezon kajakowy przed nami

Patrząc na wyniki osiągnięte przez kajakarstwo polskie w 1937 r. we wszystkich jego działach, zwracamy się z radością i ufnością w stronę nowego sezonu.

W roku ubiegłym o tym samym czasie, Polski Związek Kajakowy stał przed bardzo trudnym zadaniem — trzeba było wiele rzeczy zmienić, ulepszyć lub wypróbować. W ciągu sezonu okazało się, że przygotowania jakie przedsięwziął były celowymi, i że osiągnięto wyniki lepsze nawet, niż się spodziewano — tak w zawodnictwie, jak i w turystyce.

Nowy okres pracy P.Z.K. to już nie okres prób i eksperymentów. Sygnały obecnie rozpoczynającego się sezonu są już widoczne wyraźnie, a nastawienie ich wskazuje, że kierunki w których potoczą się znowu pełną parą wszystkie dziedziny kajakarstwa polskiego zmierzają do celów jasno wytkniętych, a nakreślone są rękami pewnymi i stanowczymi.

Trzy są zasadnicze działy pracy P.Z.K., w których rozwija się całe nasze kajakarstwo. Działami tymi to: turystyka, zawody kajakowe i przedsięwzięcia organizacyjno-wyszkoleniowe.

Rok 1937 był przełomowym dla polskiej turystyki kajakowej. Związek i poszczególni członkowie postanowili zdobyć dla niej nowe i ciekawe tereny, których na szczęście mamy w Polsce dość, jakoteż wynaleźć inne, lub wyszukać zapomniane jej formy.

Wróciły do głosu zbiorowe spływy i obozy wędrowne kajakowe. Zdobyto wiele odznak kajakowych turystycznych, wytyczono nowe szlaki, a wynikiem tego było rozdanie na ostatnim Walnym Zjeździe Delegatów P.Z.K. nagród, plakiet i dyplomów honorowych, klubom lub poszczególnym członkom.

Nie wolno nam jednakże upajać się wysiłkami i wynikami prac jednostek. Musimy wszyscy przystąpić do racjonalnego uprawiania turystyki — nie tylko na dziko, lecz w sposób, z którego mogliby korzystać później nasi następcy. Poza tym obowiązkiem każdego członka PZK., kierownika turystycznego i klubów jest sporządzenie sprawozda-



Zawody angielskiej młodzieży szkolnej na własnoręcznie zbudowanych kajakach.

nia z akcji turystycznej i przesłanie go w odpowiednim czasie do PZK., który układa na tej podstawie całokształt wyników, osiągniętych przez członków.

Niestety jak dotychczas wysiłki Związku w dziedzinie organizacji turystyki nie zawsze znajdują należyte poparcie w okręgach i klubach, a znaleźć je powinny, dla dobra wszystkich kajakowców.

Obecny sezon obfitować będzie w kilka ogólno-polskich imprez turystycznych, jak: 1) Spływ Zułów — Wilno w czerwcu, organizowany przez Związek Strzelecki z Wilna, 2) Międzynarodowy spływ Brdą z Charzykowych do Bydgoszczy w dniach od 5—9 czerwca, tj. w okresie Zielonych Świąt.

Zaproszenia zostały rozesłane do wszystkich zagranicznych Związków kajakowych i zgłoszenia zaczynają napływać. Największe zainteresowanie wzbudził spływ wśród Niemców i Anglików. Dalej 3) Spływ wodami Wileńszczyzny Wilią i Zejmianą z początkiem lipca, 4) Spływ Dniestrem na święto winobrania do Zaleszczyk we wrześniu oraz 5) Obóz Turystyczno-Krajoznawczy w Pucku.

Poza tym jak corocznie poszczególne kluby i sekcje oraz ich członkowie projektują spływy i obozy wędrowne. krajowe i zagraniczne. Szczególnie w kierunku morza Czarnego. Wzmożenie ruchu turystycznego kajakowego i dalszy jego rozwój będzie jednakże zależało od uzyskania zniżek kolejowych dla turystów — członków PZK.

Wiele bowiem ośrodków kajakowych Polski — silnie obecnie rozwiniętych, posiada duże odległości od najbliższych nawet terenów kajakowych.

Jak komunikują, PZK. uzyskał dla swych członków zniżki kolejowe — po raz pierwszy w tym roku na nowych warunkach. Kajakowcy otrzymają nareszcie zniżki kolejowe odpowiednie dla turystyki wodnej i dostępne tylko dla członków PZK

Są to zniżki 50%, obejmujące wszystkie niemal stacje, mające znaczenie dla turystyki kajakowej i ważne najdalej od 15 kwietnia br. Do stacyj związanych z ogólnie uczęszczanymi szlakami wodnymi będzie przysługiwała zniżka ze wszystkich miejscowości, i tak samo z powrotem. Do stacyj o znaczeniu lokalnym — z miejscowości, gdzie się znajdują skupienia klubów zrzeszonych w PZK.

Drugi dział pracy w PZK., tj. zawody kajakowe, zapowiada się w roku obecnym niezwykle interesująco. Działem tym gorąco opiekuje się od lat już kilku, znany w całym świecie kajakowym trener niemieckich kajakowców Erich Arndt. Rok rocznie przyjeżdża on na zaproszenie PZK. do Polski z wiosną i bezinteresownie organizuje kursy trenerskie dla polskich zawodników, ucząc ich racjonalnej jazdy oraz opiekując się dobrze zapowiadającymi się zawodnikami. Jest on łącznikiem między wysoko stojącym sportem kajakowym niemieckim, a rwącym się do czynu sportem kajakowym polskim. Dzięki jego pośrednictwu dochodzą do skutku zawody kajakowe między zawodnikami niemieckimi a polskimi. Nie trzeba podnosić ile na tym korzystają ci ostatni.

W roku bieżącym odbędą się pod jego kierownictwem dwa kursy 14-to dniowe dla 50 zawodników w Łęgnowie k/Bydgoszczy.

Charakter masowy, bo dla 200 uczestników, będzie miał Obóz Kondycyjny dla zawodników w Pucku, który odbędzie się między 30 czerwca a 12 lipca. Z ważniejszych zawodów to: II Wiosenne Regaty PZK. w Łęgnowie, jako eliminacje

do ustalenia reprezentacji Polski na zawody Niemcy — Polska w Berlinie dnia 12 czerwca. — 29 czerwca Mistrzostwa Okręgów PZK. w całej Polsce. — 9 i 10 lipca Mistrzostwa Polski w Pucku i eliminacje do Mistrzostw Świata w Stockholmie, które odbędą się w dniach między 5 a 7 sierpnia — 25 września Międzyokręgowe Regaty Jesienne PZK. w Rogoźnie. Oprócz zawodów wyżej podanych, mających charakter ogólno-polski, odbędą się liczne zawody na terenie poszczególnych Okręgów, których obecnie jest 7. Wskazanym byłoby jednakże, aby zawody te były oceniane nie tylko z punktu widzenia ilości, ale też i jakości zawodników i zdobytych wyników. Należałoby ustalić minimalne czasy dla różnych konkurencyj oraz zmniejszyć ich ilość, a to spewnością przyczyni się do podniesienia poziomu naszych zawodników.

W tym roku mamy szczególnie ciężkie zadanie — wystąpimy na 2-ch międzynarodowych frontach. Nie wolno nam pozostać na osiągniętym dotychczas poziomie, musimy za wszelką cenę wyjść wyżej. Obecnie po wyznaczeniu dla każdego z Okręgów instruktora olimpijskiego, będą mogli wybrani zawodnicy rozpocząć racjonalną zaprawę suchą i ćwiczenia na wodzie, celem dalszego przygotowania się do najbliższej Olimpiady, na której polscy zawodnicy spewnością nie wystąpią w roli „kopciuszków". Materiał ludzki mamy i to wcale niezły—potrzeba jedynie systematycznej i celowej pracy instruktorów i samych zawodników nad sobą. Szukamy ambitnych i zdyscyplinowanych jednostek.

Co się tyczy prac organizacyjno-wyszkoleniowych PZK. to oprócz wymienionych już kursów wyszkoleniowych, zorganizował PZK. po raz pierwszy w Polsce kurs szkutniczy, dla wyuczenia i stworzenia kadry wykwalifikowanych instruktorów szkutniczych, którzy umożliwią i zorganizują następnie w poszczególnych okręgach tanią budowę, racjonalnych łodzi wyścigowych, łodzi których nam brak obecnie. Jeśli zaopatrzymy się w sprzęt regatowy, taki jakim rozporządza zagranica, uzyskamy znaczne szanse w spotkaniach międzynarodowych.

PZK. przystępuje w tym sezonie do zabudowania szlaków wodnych Polski. Na pierwszym planie jest stworzenie stanic kajakowych i stacyj turystycznych na Dniestrze, jako na jednej z najpiękniejszych tras kajakowych w Polsce, oraz wybudowania stanicy kajakowej w Wilnie.

Plan zabudowy turystycznej jest opracowany na przeciąg lat 3-ch w czasie których PZK. ma zamiar stworzyć stanice kajakowe i stacje turystyczne na wszystkich bardziej uczęszczanych szlakach wodnych.

Akcja propagandowa zagranicą, zapoczątkowana w zimie przez Komisję Turystyczną PZK. daje już wyniki. Nadchodzi coraz więcej listów od zagranicznych kajakowców. Wobec powyższego wyłania się konieczność zmobilizowania kajakowców, znających języki obce, i mogących poświęcić pewną ilość czasu na poprowadzenie wodami Polski zagranicznych gości.

Komisja turystyczna PZK. prosi wszystkich kajakowców, którzy chcieliby zająć się tą sprawą, o przesyłanie swych adresów i danych dotyczących znajomości obcych języków, oraz okresu w którym rozporządzają wolnym czasem.

Jak widać z powyższego rok 1938 wnosi nam kajakowcom wiele myśli i zadań do rozwiązania. Od najniższej komórki organizacyjnej, tj. sekcji kajakowej — po przez okręgi, a na Związku skończywszy, wszyscy w nadchodzącym sezonie muszą być zdecydowani do owocnej pracy, aby okazać, że polska racja wychowania fizycznego, znalazła w dziedzinie kajakarstwa rzetelnego wykonawcę i realizatora jej poleceń.

Stanisław Rischka.

Upadek sportu wodno-motorowego

Wodny sport motorowy, jak zresztą każdy rodzaj sportu, ma dwa oblicza: jedno — zwrócone do laików, szczurów lądowych, drugie — do wodniaków.

Szczur lądowy, nawet po kilku latach jazdy motorówkami, nie ma właściwie nic wspólnego z wodnym sportem; woda dla niego ma nie większe znaczenie, niż benzyna, lub inny atrybut motoru.

Woda dla niego — to właściwie rodzaj drogi, którą się bezwstydnie gwałci potęgą motoru; jazdę się mierzy godzinami, kilometrami, a ocenia w złotych.

Czysty przypadek sprawił, że taki pan zaczął jeździć po wodzie: łódź motorowa jest tańsza od samochodu, prawo jazdy nie jest potrzebne i nauka jazdy — również.

Starego wodniaka djabli biorą, gdy patrzy na takiego sportowca; wodniak ma za sobą wiosła i kajak, a często i żagiel; wodniak kocha wodę i gotów poruszać się po niej nawet wpław; cokolwiek zamierza przedsięwziąć, związane jest z wodą.

Szczur lądowy nienawidzi przykos, bo ich nie rozumie — piaski są dla niego wstrętną przeszkodą, na szczęście oznaczoną tyką lub bakanem.

Wodniak rozumie życie wody, wie poco woda przesypuje piasek z miejsca na miejsce, czuje każdą nierówność pod gładką pozornie powierzchnią wody; żadna przeszkoda nie jest dla niego niespodzianką.

Jeżeli stary wodniak ima się motoru, to czyni to z konieczności: prąd rzeki jest zbyt silny, aby móc wywiosłować się, lub wyciągnąć na żaglu tak wysoko, by wyminąć tłum plażowiczów i wszelkiego rodzaju szczurów lądowych, pchających się w górę rzeki na różnego rodzaju objektach pływających lub zgoła na piechotę.

Prawdziwa przyjemność zaczyna się dopiero tam, gdzie niema ludzi ,a jest tylko — woda...

W razie niemożności wyjechania na wodę, wodniak siedzi na pomoście lub na brzegu, wchłaniając z rozkoszą ciszę i spokój rzeki.

Szczur lądowy nie umie szanować spokoju, ani cudzego, ani swojego: zaopatrzony w możliwie najsilniejszy motor i możliwie najpiękniejsze kobiety, szaleje pomiędzy mostem Poniatowskiego i portem Czerniakowskim, robiąc nieskończoną ilość wiraży i trzymając się jaknajbliżej pomostów i stojących przy nich łodzi.

Osobiście przeklinam nieraz takiego dżentelmena, przelatującego pełnym gazem o metr od przycumowanej do pomostu łodzi, kiedy niewiadomo, czy chronić łódź przed podrapaniem o pomost, czy uciekać przed wałem wody, zalewającej nogi.

Niestety, tacy właśnie robią reklamę wszystkim wodnomotorowcom: utwierdza się w reszcie braci wodniackiej przekonanie, że motorowiec jest podłą gadziną, godną pogardy i zasługującą na wytępienie możliwie najprędzej.

Większość jednak nie zdaje sobie dokładnie sprawy z przyczyn, dla których nienawidzi motorowców; postaram się to udowodnić.

Stanowczo nienawidzi ich się nie, jak wielu ludzi, zato, że jadą szybko i wytwarzają hałas: wszak np. ślizgi lodowe potrafią jechać szybciej i wytwarzać wściekłe bębnienie; wszak samolot leci jeszcze szybciej i ryczy jeszcze głośniej, a nikomu nie przyjdzie do głowy nienawidzieć ślizgu lub samolotu.

Również nienawidzi się motorowców nie zato, że robią fale: statek też robi fale, nawet dużo większe, ale nikomu nie przyjdzie do głowy nienawidzieć statku: robi on fale, bo musi.

Otóż tu, moim zdaniem tkwi tajemnica małej popularności sportu motorowego: motorowcy często robią fale, hałas i pędzą, jak wariaci, choć wcale nie mu zą, a nawet czasem czynią to naumyślnie przez wrodzoną glupotę lub lekkomyślność.

Człowiek nieodpowiedzialny, siedzący w hamburce, lub żaglówce, najwyżej sam się wywróci, lub wpadnie pod pontony; ten sam człowiek, siedzący przy kierownicy motorówki, staje się nieznośny dla wszystkich.

Gdyby na Wiśle istnieli tylko tacy motorowcy, którzy starali by się możliwie szybko i zdala od pomostów umykać poza obręb tłoku kajakowego i klubów wodnych, omijali zdaleka łodzie rasowe wioślarzy i żeglarzy, zwalniali w pobliżu załadowanych kryp piaskarskich i starannie zamykali tłumiki — nie było by takiej nienawiści ze strony braci wodniackiej w stosunku do motoru.

Bo motor sam w sobie jest pięknym wynalazkiem: umożliwia on wodniakom niczym niezmącone rozkosz samotności na rzece, zdala od plażowiczów, gramofonów, no i szczurów lądowych, terkoczących zawzięcie dookoła filarów mostu Poniatowskiego.

Jedna tylko czarna plama zamaca piękno wyimaginowanego obrazu idealnej braci motorowej: oto typ wygi-wodniaka z przyczepnym motorem ustępuje coraz bardziej miejsca typowi „motoru z przyczepnym wariatem".

Tak, trzeba przyznać my, starzy motorowcy, jesteśmy mastodontami — zwierzęciem historycznym, czymś w rodzaju żubrów; za lat kilka zostaną same cepry.

Niełatwo bowiem wychować wodniaka: prawie napewno można twierdzić, że żaden z tych panów, którzy z hałasem robią wiraże pod mostem, nigdy nie będzie wodniakiem.

A gdy zobaczę, że zostało nas już tylko paru zaledwie— kupię sobie kajak z żaglem i gramofon.

L. D.



Nowy ślizgowiec skonstruowany przez Francuza Inż. Rene Morin osiągający szybkość 60 mil. ang./godz.

Kronika żeglarska

Podniesione bandery w Oficerskim Yacht-Klubie

W niedzielę 15 maja przy pięknej pogodzie o godz. 12 na Wybrzeżu Kościuszkowskim na O.Y.K. odbyła się doroczna uroczystość podniesienia bandery. W akcie tym uczestniczył min. spraw wojskowych gen. dyw. T. Kasprzycki. Do zebranych pod masztem flagowym członków i gości przemówił komandor klubu płk. Spałek.

Uroczystość zgromadziła wielu członków i sympatyków klubu.

Otwarcie sezonu wioślarskiego w Trokach

W niedzielę 15 maja w Trokach nastąpiło uroczyste otwarcie sezonu żeglarskiego. Po nabożeństwie podniesiona została na maszcie przystani L.M.K. bandera, a następnie odbyła się defilada łodzi.

W uroczystościach udział wziął gen. R. Dreszer — prezes L.M.K. w Wilnie i delegat Oddziału Wileńskiego Jacht Klubu Polskiego inż. Łuczkowski.

W defiladzie udział brało przeszło 30 żaglówek.

Otwarcie sezonu Yacht-Klubu Wielkopolski w Kiekrzu

W niedzielę, dnia 15 maja br. przy wymarzonej pogodzie Yacht-Klub Wielkopolski dokonał otwarcia sezonu żeglarskiego w Kiekrzu, na jeziorze położonym tuż pod Poznaniem.

Po mszy św., odprawionej w miejscowym kościele, zebrali się członkowie Klubu z komandorem p. płk. dr. Kucharskim oraz liczni przedstawiciele władz i wojska w osobach wojewody płk. Maruszewskiego, wicewojewody Łepkowskiego, zastępcy D.O.K. płk. dypl. Mołikowskiego, min. Świtalskiego oraz delegat P.Z.Ż. komandor Petelenz z Warszawy, na przystani Yacht-Klubu Wielkopolski.

Do zebranych przemówił komandor Y.K.W. płk. dr. Kucharski, wskazując na rozwój klubu, który z małych zaczątków rozrasta się w poważny ośrodek żeglarski. Dzisiaj Y.K.W. poszczycić się może 30 jolkami oraz licznym zastępem wyszkolonych sterników. P. komandor zaznaczył, że Y.K.W. szuka nowych dróg, dążąc do zaspokojenia swoich znacznych ambicji w pracy nad rozwojem jachtingu polskiego. Na zakończenie poprosił p. wojewodę o uroczyste podniesienie flagi państwowej. Akt ten poprzedził wojewoda płk. Maruszewski krótkim przemówieniem, podkreślając doniosłość sportu wodnego w Polsce, który zwraca uwagę społeczeństwa coraz silniej w stronę morza.

Z kolei p. komandor Petelenz powitał zebranych imieniem P.Z.Ż. oraz Yacht-Klubu Polski, po czym dokonał podniesienia bandery klubowej. Nastąpiło rozdanie patentów nowym sternikom oraz dyplomów zwycięzcom zeszłorocznych zawodów.

Bardzo efektownie wypadła defilada jachtów, która odbyła się chwilę później.

W wzorowym ordynku przesunęły się zwinne jachty przed przedstawicielami władz oraz licznie zebranymi na przystani gośćmi.

Oficjalną część uroczystości dopełniło przyjęcie w lokalu klubowym, podczas którego wygłoszone zostały toasty, m. in. przez komandora Petelenza, płk. Sokołowskiego, kier. P.U.W.F., płk. dr. Kucharskiego i innych.

Po południu jezioro kierzkie zaroiło się od jachtów. Przybyłym gościom dano również możność skorzystania z jazdy żaglówkami. Wesoły dancing na przystani Y.K.W. zakończył piękną uroczystość otwarcia sezonu żeglarskiego w Kiekrzu.

Podniesienie bandery w Y. K. P.

W niedzielę 22-go b. m. odbyło się na przystani Oddziału Stołecznego Yacht Klubu Polski uroczyste podniesienie bandery i oficjalne rozpoczęcie sezonu.

Uroczystość zaszczycili swą obecnością: Prezes Z.P.Z.S. minister Ulrich z małżonką, Szef Kier. Mar. Woj. admirał Świrski, Prezydent m. Warszawy min. Starzyński, wice-komandor honorowy Y. K. P. z małżonką, prezes P. K. O. Gruber i wiele innych osób ze świata towarzyskiego i sportowego stolicy. Bardzo licznie reprezentowane były zaprzyjaźnione organizacje żeglarskie, które wydelegowały swych przedstawicieli.

Uroczystość rozpoczęła się punktualnie o godz. 12-ej poświęceniem trzech nowych olimpijek klubowych. Poświęcenia dokonał kapelan Y. K. P. ks. prałat Około-Kułak, poczem odbył się tradycyjny „chrzest". Rodzicami chrzestnymi byli: p. min Ulrich z p. prez. Starzyńską, p. prez. Gruber z p. min. Ulrychową i pułk. Spałek z p. Michalską.

Następnie przemówił do zebranych koło masztu klubowego gości i członków wice-komandor Zarządu Głównego Y. K. P. p. B. Barylski. Po przemówieniu i odczytaniu telegramu nadesłanego przez p. ministra Spraw Wojskowych, gen. T. Kasprzyckiego, który nie mogąc być obecnym na uroczystości, przesłał w tej drodze bardzo serdeczne życzenia, wice-komandor O. S. inż. L. Bielawski podniósł banderę.

Na tym skończyła się część oficjalna uroczystości i goście zostali zaproszeni na skromny posiłek, który roznosiła służba, dopóki grożący deszcz nie zmusił schronić się pod dach budynku klubowego.

Bardzo dobre wrażenie wywarła defilada jachtów flotylli klubowej. Pięknie utrzymane i sprawnie prowadzone jachty, płynące przy dobrym wietrze przed pomostem przystani w dół rzeki, przedstawiały piękny obraz, nawet dla osób, które nie są obeznane z żeglarstwem.

Kronika pływacka

Pływacy chcą jechać na mistrzostwa Europy

Polski Związek Pływacki ustalił następujące minima zasadnicze dla kandydatów do reprezentacji na mistrzostwa Europy: 100 m. dowolnym — 1 min.; 200 m. dowolnym — 2:25 (ew. kandydaci do sztafety); 200 m. klasycznym — 2:50; 100 m. grzbietowym — 1:12.

Ostatecznym egzaminem dla naszych pływaków przed mistrzostwami Europy będą mistrzostwa Polski oraz spotkanie z Finlandią, projektowane na 23 i 24 lipca.

Zarząd związku rozplanował już prace amerykańskiego trenera Steppa na naszym terenie, a mianowicie:

1 czerwca — 15 lipca Stepp będzie doskonalił 40 najlepszych zawodników Śląska, Krakowa, Lwowa i Ostrowca.

16 — 19 lipca — na mistrzostwa Polski w Bielsku.

20 lipca — 4 sierpnia na obozie reprezentacji w Ustroniu.

4 — 31 sierpnia — szkolenie najlepszych zawodników Warszawy, Łodzi, Wilna, Brześcia i Lublina.

1 — 27 września w Poznaniu doskonalenie zawodników z Poznania i Pomorza.

We wszystkich wymienionych pracach Steppowi towarzyszyć będą jako asystenci czterej najlepsi instruktorzy, wybierani po jednym z każdego okręgu.

Zarząd PZP. zamierza zorganizować „okres wzmożonej propagandy pływania" od 15 czerwca do 1 lipca.

Czołowe Kluby Pływackie Polski na starcie

W krytej hali pływackiej Giszowca odbyły się zawody pływackie pomiędzy dwoma czołowymi klubami pływackimi Polski EKS'em i Giszowcem. Niespodziewane zwycięstwo odniosła drużyna Giszowca, zwyciężając renomowany zespół EKS. w stosunku 45:41.

Również odbył się mecz waterpolowy, który po zaciętej walce zakończył się wynikiem remisowym 4:4.

Godne naśladownictwa

Dla ułatwienia pracy okręgom, między innymi krakowskiemu, Pol. Zw. Pływacki organizuje podokręg C.O.P., w którym pracę pionierską przeprowadzi zasłużony klub sportowy zakładów ostrowieckich, powszechnie znany jako „KSZO". Praca będzie polegała na zorganizowaniu pływactwa w Kielcach, Sandomierzu, Radomiu i Skarżysku, po za tym KSZO. przeprowadzi propagandę w większych miejscowościach Opoczno, Opatów, Końskie i inne.

Możemy tylko przyklasnąć dobrej inicjatywie P.Z.P., dzięki której przede wszystkim okręg krakowski będzie znacznie odciążony.

Oby przykład KSZO, który podejmując się pracy organizacyjnej i propagatorskiej wykazał wielkie uspołecznienie, był jak najwięcej przez nasze kluby naśladowany. Brawo KSZO!

Referat organizacyjny P.Z.P. przeprowadził już w zainteresowanych miejscowościach rozmowy z władzami sportowymi.

Jak się dowiadujemy, Warszawa ma rozpocząć budowę pływalni na Mokotowie. P.Z.P. jako swego fachowego przedstawiciela wydeleguje do tej budowy inż. Gillewicza.

Wiceprezesem sportowym P.Z.P. został znany w kołach pływackich mec. Chęciński.

Nowy rekord Japonii

Pływacy japońscy uzyskali ostatnio szereg dobrych wyników, a mianowicie: 100 i 200 m. dowolnym — Arai 59 sek. i 2:16,6, 200 m. klas. — Hamuro 2:44, 100 i 200 m. grzbiet.— Kojima 1:08,4 i 2:30,8. Ostatni wynik jest nowym rekordem Japonii.

Kronika kajakowa

Polscy kajakowcy odnoszą sukces

W Poznaniu odbyły się regaty kajakowe pomiędzy klubem harcerskim poznańskich „Wilków Morskich" i drużyną berlińską Verein Fur Kanusport. Zwyciężyła drużyna poznańska, zajmując pierwsze miejsce i zdobywając nagrodę honorową m. Poznania.

Z 5 konkurencji wygraliśmy 4.

Wyniki: dwójki na 10 km.: 1) Nadolny, Służewski (WM) 43:13, 2) Połowczyk, Przybylski (WM) 43:39, 3) North, Gruner (Berlin) 45:15, 4) Klauke, Puerschke (B)

Jedynki na 10 km.: 1) Sobieraj (WM) 43:12, 2) Zellner (WM) 46:32, 3) North (B) 46:51, 4) Figge (B) 50:51.

Dwójki 1 km.: 1) Nadolny, Służewski (WM) 3:48, 2) Gruner, Gothe (B) 3:48,5, 3) Klauke, Puerschke (B) 3:49,5, 4) Połowczyk, Przybylski (WM) 3:55,8.

Jedynki na 1 km.: 1) Sobieraj (WM) 3:52,2, 2) North (B) 4:08,3, 3) Figge (B) 4:15, 4) Zellner (WM).

Czwórki: 1) Niemcy 3:25, 2) Wilki Morskie w składzie Sobieraj, Nadolny, Zellner, Służewski 3:28.

Uchwała paragrafu aryjskiego u kajakowców w Toruniu

W Toruniu 13 bm., o godz. 19-ej w sali Ośrodka Sportów Wodnych odbyło się zebranie Toruńskiego Klubu Kajakowców, któremu przewodniczył prezes Domański.

Na porządku obrad znajdowała się sprawa zmiany statutu w paragrafie 15-ym dotycząca uchwalenia paragrafu aryjskiego.

Jak ogólnie wiadomo, w dniu 25 marca br. w sali Książęcej „Dworu Artusa" odbyło się bardzo burzliwe zebranie, które paragrafu aryjskiego nie uchwaliło.

Na ostatnim jednak zebraniu członkowie jednogłośnie uchwalili paragraf aryjski. Od tej chwili w zrzeszonych szeregach toruńskich kajakowców znajdować się będą tylko Aryjczycy.

Ponadto zebranie rozpatrywało jeszcze sprawy czysto organizacyjne oraz związane z wycieczką w dniu 15 bm. do Czerniewic. Wyjazd o godz. 9-ej.

Obóz kajakowy na wodach Wileńszczyzny

Zw. WKS. III okr. Zw. WKS. organizuje obóz kajakowy na trasie Grodno — Niemnowo — Augustów — Wigry — Cz. Hańcza — Niemen — Druskieniki — Jeziory — Kotra — Niemen — Grodno.

Czas trwania obozu 12 dni.

Obóz odbędzie się na najpiękniejszych rzekach i jeziorach Polski: Niemen, Czarna Hańcza, jeziora: Wigry, Krzywe, Paniewo, Orlę, Białe, Studzieniczne, Gorczyckie itd.

I turnus obozu od 15—26.VI, II turnus od 7—18.VII.

Terminy zgłoszeń na pierwszy turnus do dnia 8.VI, na drugi do dnia 25.VI rb. Zgłoszenia należy kierować pod adresem III okr. Zw WKS. Grodno, Orzeszkowej 5.

Uczestnicy obozów przybywają z własnym oporządzeniem (kajak, wiosła, namiot, śpiwór itd).

Koszty zakwaterowania i utrzymania pokrywają uczestnicy, w wys. do 3 zł. Opłaty za śluzowanie, przewóz uczestników i ich kajaków na trasie na koszt Zw. WKS.

Kajakowe mistrzostwa świata 1938 r.

odbędą się w sierpniu na wyspie Vaxholm k. Stockholmu. Najwięcej kajaków zgłosiły Niemcy — 42, Szwecja — 30, Czechosłowacja — 20, Polska i Belgia po 14. Ogółem bierze udział w mistrzostwach 17 państw.

*

W Tomaszowie na Pilicy rozegrano mistrzostwa kajakowe okręgu warszawskiego. Wszystkie pierwsze miejsca zdobyli zawodnicy oddziału wodnego Zw. Strzeleckiego w Warszawie.

W jedynkach na 10 klm.: Borkowski; w dwójkach na 10 klm.: 1) para Smyl — Borkowski; jedynki na 1 klm.: 1) Mierzejewski; dwójki na 1 klm.: para Smyl — Borkowski.

Program i regulamin III-go spływu po Dunajcu

Wspólny wyjazd z Warszawy nastąpi w dniu 4 czerwca rb. (sobota) z Dworca Głównego o godz. 21.30.

Przyjazd do Nowego Targu w dniu 5 czerwca rb. o godz. 7.49.

Rozpoczęcie spływu wspólnego o godz. 9.30.

Odpoczynek i obiad w Czorsztynie.

Po przerwie obiadowej spływ przez przełom do Szczawnicy lub Krościenka, gdzie nastąpi nocleg.

6 czerwca o godz. 9 rano rozpoczęcie II-go etapu spływu z przerwą obiadową w Łącku.

O godz. 22-ej zbiórka wszystkich uczestników spływu na dworcu w Nowym Sączu.

O godz. 22.41 odjazd do Warszawy.

Dnia 7-go czerwca rb. (wtorek) o godz. 8.18 przyjazd do Warszawy.

Uczestnicy po uprzednim porozumieniu się z Kierownikiem Spływu, będą mogli spływać indywidualnie, jednak muszą być punktualnie na miejscu zbiórki w Nowym Sączu.

Uczestnicy muszą zastosować się do regulaminu spływu oraz podporządkować się zarządzeniom Kierownika Spływu.

Zgłoszenia.

Uczestnicy z Warszawy muszą swój udział w spływie zgłaszać osobiście na ręce Kierownika Spływu. Uczestnicy zamiejscowi, pocztą, przesyłając dane: imię i nazwisko, rok urodzenia, miejsce zamieszkania, numer legitymacji P.Z.K., oraz dowód wpłaty wpisowego na konto P.K.O. Nr 9954.

Przy zgłoszeniu osobistym *należy przedstawić* legitymację P.Z.K.

Wpisowe zł. 2.50 należy uiścić przy zgłoszeniu (bez wpisowego zgłoszenia nie będą brane pod uwagę).

Koszt przejazdu koleją.

Uczestnicy spływu korzystać będą z 66% zniżki przy przejeździe koleją z miejsca zamieszkania do Nowego Targu i z Nowego Sącza do miejsca zamieszkania. Koszty przejazdów z Warszawy i z powrotem wyniosą około 14 złotych.

Uczestnicy wykupią bilety w kasach kolejowych indywidualnie na podstawie zniżek wystawionych przez Kom. Turyst. i opłacenia w kasie bagażowej 1 zł. za przewóz kajaków.

Wyżywienie we własnym zakresie.

Noclegi w Szczawnicy lub Krościenku otrzymać można za opłatą zł. 1.— do zł. 1.50. Reflektujący na noclegi winni zaznaczyć to w zgłoszeniu.

Punktacja do Odznaki Turystycznej 18 punktów nie licząc dojazdów.

Postanowienia ogólne: Wszyscy uczestnicy biorą w spływie udział na własną odpowiedzialność.

Informacji udziela i zapisy przyjmuje Kierownik spływu w terminie wyżej przewidzianym w każdy wtorek i piątek od godz. 19.30 do godz. 21 w lokalu Warszawskiego Okręgu P.Z.K. przy ul. Marszałkowskiej 97 m. 2.

Kronika wioślarska

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich

Sprawy sportowe

Na wstępie sezonu regatowego Zarząd PZTW apeluje do wszystkich Towarzystw i Klubów związkowych, aby przeprowadziły w roku bież. jaknajenergiczniejszą akcję regatową. Jest z wielu względów wskazanym, aby w dniu 29 bm. odbyły się we wszystkich miejscowościach regaty otwarcia, w których kluby będą mogły wybadać swoje osady. Protokuły regat otwarcia należy przesyłać wprost do kapitana sportowego PZTW (Kraków. ul. Słoneczna28) najpóźniej w dwa tygodnie po terminie regat. Protokuły, nadesłane później nie będą uwzględniane w tabeli punktacyjnej PZTW.

Udział w regatach. Zarząd PZTW podkreśla doniosłość regat międzynarodowych, jakie odbędą się w dniu 26.VI.38 w Gdańsku i w Wilnie oraz w dniu 10.VII.38 w Bydgoszczy. Zarząd PZTW apeluje do wszystkich klubów, by wzięły liczny udział w tych regatach, demonstrując łączność całego wioślarstwa polskiego. Zarząd PZTW podkreśla, że w regatach wileńskich startować będą wioślarze łotewscy i niemieccy, a może także litewscy wzgl. polscy wioślarze z Litwy i wzywa kluby do jaknajenergiczniejszego poparcia regat międzynarodowych.

W roku bieżącym po raz pierwszy odbędą się regaty na jeziorze w Skarżysku, organizowane przez Klub Wioślarski „Rejów". Klub ten nie bacząc na niezwykłe trudności, doprowadził do utworzenia silnego ośrodka sportów wodnych w Skarżysku i obecnie chce przyjąć osady z całej Polski na swoich wodach. Energiczna praca Klubu Wioślarskiego „Rejów" zasługuje w całej pełni na poparcie i dlatego Zarząd PZTW apeluje do klubów, aby wzięły liczny udział w pierwszych regatach skarżyskich, które odbędą się w dniu 19.VI.38.

Zmiany terminarza regatowego. Skutkiem przyczyn niezależnych od PZTW, Zarząd był zmuszony przeprowadzić następujące zmiany w terminarzu regatowym:

12 czerwca Regaty międzyklubowe w Warszawie.
19 „ Regaty propagandowe w Skarżysku.
26 „ Regaty propagandowe w Krakowie.

W ramach regat międzyklubowych w Warszawie w dniu 12 czerwca odbędą się eliminacje w biegu ósemek do meczu Poska—Niemcy w Berlinie. Wczesny termin eliminacyj został spowodowany dniem zamknięcia zgłoszeń do regat berlińskich, który oznaczono na 15 czerwca br. Zarząd PZTW apeluje do wszystkich klubów, które trenowały osady ósemek, aby możliwie najliczniej obesłały bieg ósemek w Warszawie, gdyż do Berlina musi pojechać osada faktycznie najlepsza.

Zmiany przynależności klubowej. Zgodnie z § 41 Regulaminu Regatowego następujący zawodnicy zmieniają barwy klubowe w 1938 r.: Bobrowska Halina, Simonajcówna Flora i Simonajcówna Stanisława z Wileńskiego Tow. Wioślarskiego na A.Z.S. Wilno.

Antonowicz Mikołaj z Warszawskiego Tow Wiośl. na A.Z.S. Warszawa.

Parzysz Marian i Wilczarski Florian z Bydg. Tow. Wiośl. na Kolejowy Klub Wioślarski Bydgoszcz.

Zarząd PZTW zwraca uwagę, że zawodnicy, którzy w myśl § 41 Regulaminu Regatowego i uchwał ostatniego Sejmiku nie dokonali zmiany barw klubowych przed 1 kwietnia br. nie mają prawa startować w barwach innego klubu. Gdyby fakt startu zawodnika został stwierdzony — Klub, który zezwolił na start zawodnika, zamieniającego barwy klubowe bez uwzględnienia przepisów Regulaminu Regatowego PZTW — zostanie pozbawiony nagrody i punktów za bieg, w którym zdobył nagrodę przy współudziale zawodnika do startu nieuprawnionego

Z Warszawskiego Klubu Wioślarek

Warszawski Klub Wioślarek organizuje kurs nauki wiosłowania dla młodzieży żeńskiej w wieku od lat 17 do lat 20.

Kurs odbywać się będzie od dnia 1 czerwca do dnia 30 sierpnia na przystani Klubu Wioślarek codziennie, za wyjątkiem niedziel i świąt, w godzinach od 5e-j do 8-ej po południu, pod kierunkiem wykwalifikowanych instruktorów.

Opłata za kurs zł. 5.

Członkinie kursu mogą korzystać również z lekcji pływania na basenie pływackim na przystani Klubu.

Na zakończenie kursu odbędzie się egzamin i ewent. zawody.

Informacyj udziela kancelaria Klubu, Warszawa, ul. Wioślarska Nr. 2, tel. 9-21-81, codziennie od godz. 5-ej do godz. 8-ej za wyjątkiem niedziel i świąt.

Otwarcie sezonu wioślarskiego w Krakowie

Tradycyjnym zwyczajem sezon wioślarski otwarł Oddział Wioślarski Sokoła w dn. 3 maja. Po uroczystościach ogólnych na przystani Oddziału zebrali się członkowie Klubu, delegaci „Sokoła" i klubów krakowskich oraz liczne rzesze publiczności. Do zebranych przemówił prezes OWSK p. hr. Pusłowski poczem podniesiono flagę na maszcie na znak otwarcie sezonu. Z kolei nastąpiły przemówienia: kapitana sportowego PZTW red. Wł. Długoszewskiego oraz przedstawiceli AZS i Policyjnego K. S. Na zakończenie uroczystości przedefilowała przed zebranymi gośćmi ósemka wyścigowa. W defiladzie nie wzięła udziału większa ilość osad z tego powodu, że całość uroczystości wypadła na dzień chmurny i zimny.

KLUB WIOŚLARSKI W GDAŃSKU e. V.

Program

regat polskich w Gdańsku pod protektoratem Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku p. min. Chodackiego w dniu 26 czerwca 1938 r. na wodach Portu Gdańskiego.

Bieg 1. Czwórki 1.
„ 2. Czwórki młodszych.
„ 3. Czwórki półwyścigowe młodzieży.
„ 4. Jedynki.
„ 5. Czwórki nowicjuszy.
„ 6. Dwójki.
„ 7. Czwórki półwyścigowe.
„ 8. Czwórki bez sternika.
„ 9. Czwórki półwyścigowe pań.
„ 10. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
„ 11. Dwójki podwójne.
„ 12. Czwórki II.
„ 13. Czwórki półwyścigowe młodzieży szkolnej.
„ 14. Ósemki.

Regaty odbywają się zgodnie z nowym regulaminem P.Z.T.W. ze zmianami uwzględniającymi warunki lokalne.

Punktacja liczona będzie podwójnie.

Termin zgłoszeń upływa dnia 5 czerwca 1938 r, zgłoszenia kierować należy pod adresem: Klub Wioślarski w Gdańsku, Toepfergasse 30.

Równocześnie z zgłoszeniem należy wpłacić na rachunek Klubu Wioślarskiego w Gdańsku w The British and Polish Trade Bank A. G. konto P.K.O. Nr 101- 177 wpisowe w wysokości zł. 3.-- od zawodnika w każdym biegu.

Otwarcie sezonu we Włocławku

W niedzielę dnia 8 maja odbyło się uroczyste otwarcie sezonu sportów wodnych we Włocławku.

W godzinach porannych zgromadzili się w siedzibach swoich klubów członkowie stowarzyszeń wioślarskich, po czym wyruszyli na nabożeństwo do kościoła św. Witalisa.

Ze świątyni udały się wszystkie wymienione kluby pochodem przez miasto. Przy dźwiękach orkiestry Pocztowego Przysp. Woj. pochód przeszedł ulicami: Brzeską, pl. Wolności, 3-go Maja, Cyganka, pl. Kopernika, Toruńską, kierując się do siedziby T-wa Wioślarskiego.

Tutaj wobec zgromadzonych wioślarzy i dość licznie zebranych przedstawicieli społeczeństwa wygłosił przemówienie p. Jerzy Bojańczyk, prezes Związku Towarzystw Wioślarskich i Włocławskiego Towarzystwa Wioślarskiego, w krótkim pięknym przemówieniu p. prezes Bojańczyk ogłosił sezon sportowy za otwarty, podkreślając, że w roku bieżącym wioślarze polscy pracować będą pod hasłem obrony kraju.

Po wciągnięciu flagi na maszt wyjechały na wodę pierwsze łodzie.



W otwarciu sezonu w Włocławku przemawia p. prezes J. Bojańczyk.

Życzymy naszym wioślarzom sukcesów w zawodach

Krakowski Międzyklub. Komitet Wioślarski

Program wstępny wiosennych regat propagandowych w Krakowie w dn. 26 czerwca 1938.

Bieg 1. Jedynki młodszych.
„ 2. Czwórki młodszych.
„ 3. Czwórki klepkowe nowicjuszy o nagrodę Kr. M.K.W. Zwyc. w r. 1934. K.S.ZUAW Warszawa, w latach 1935, 1936 i 1937 nierozegrana.
„ 4. Jedynki pań.
„ 5. Czwórki, bieg dostępny wyłącznie dla towarzystw krakowskich.
„ 6. Czwórki półwyścigowe pań o nagrodę wędrowną p. płk. Wójcickiego. Zwyc. w r. 1934 A.Z.S. Kraków, w latach 1935, 1936 i 1937 nie rozegrana
„ 7. Jedynki.
„ 8. Dwójki.
„ 9. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy, bieg dostępny wyłącznie dla towarzystw krakowskich
„ 10. Czwórki. Bieg o nagrodę wędr. Oddziału Wiośl. Sokoła Krak. Zwyc. w r. 1933 i 1934 W.K.S. Śmigły Wilno, w latach 1935—1937 nierozegrana.
„ 11. Dwójki podwójne półwyścigowe.
„ 12. Czwórki pań.
„ 13. Ósemki. Bieg o nagrodę wędr. prezesa O.W.S.K. p. Fr. X. hr. Pusłowskiego. Zwyc. w r. 1934 W.K.S. Śmigły Wilno, w latach 1935—1937 nie rozegrana.

1. Zgłoszenia należy nadsyłać do dn. 20 czerwca godz. 20 pod adresem: Wł. Długoszewski, Kraków, ul. Słoneczna 28. Równocześnie należy przekazać wpisowe do biegów w wysokości 3 zł. w biegach bez ograniczeń a 2 zł. w pozostałych biegach od osoby.

2. Biegi odbywają się na łodziach własnych. Kluby przyjezdne proszone są o porozumienie się w sprawie wypożyczenia łodzi wprost z miejscowymi towarzystwami.

3. Kwatery ulgowe dla osad przyjezdnych załatwi Komitet, lecz tylko dla tych osób, które zgłoszą zapotrzebowanie do dn. 20 czerwca.

4. W sprawie zniżek kolejowych dla osad należy zwracać się do Zarządu PZTW w myśl wydanych przepisów.

5. Komitet zastrzega sobie prawo zmiany kolejności biegów.

6. Początek regat o godz. 14.30.

7. Ew. przedbiegi odbędą się w niedzielę dn. 26 czerwca w godzinach przedpołudniowych.

Komisja Wioślarstwa Kobiecego P. Z. T. W.

program wstępny

REGAT MIĘDZYKLUBOWYCH W WARSZAWIE

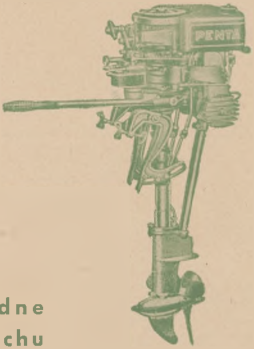
dnia 3 lipca 1937 r.

organizowanych przez

Warszawski Klub Wioślarek

BIEG 1. Czwórki półwyścigowe Bieg dostępny dla wioślarek, które do 31 grudnia 1937 r. włącznie nie wygrały 3-ch nagród na regatach międzyklubowych.
„ 2. Czwórki nowicjuszek
„ 3. Jedynki.
„ 4. Czwórki półwyścigowe nowicjuszek.
„ 5. Jedynki wyścigowe klepkowe nowicjuszek.
„ 6. Czwórki półwyścigowe.
„ 7. Czwórki półwyścigowe— bieg dla Towarzystw, które w r. 1937 nie wygrały żadnej nagrody.
„ 8. Czwórki bieg główny m. st. Warszawy.
„ 9. Czwórki półwyścigowe wagi lekkiej (waga osady bez sternika 220 kg).

I. Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem regatowym P. Z. T. W. II. Przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad do poszczególnych biegów na blankietach P. Z. T. W. kończy się dn. 27.VI.38 r. o godz. 20-ej. Zgłoszenia należy kierować pod adresem Komisji Sędziowskiej Warszawskiego Klubu Wioślarek, ul. Wioślarska 2. Równocześnie ze zgłoszeniem należy wpłacić na konto P. K. O. Nr 8440 wpisowe w wysokości zł 3 — od osoby w każdym biegu. III. Tor długości około 1200 m., woda bieżąca. Losowanie torów na 1-ą godzinę przed rozpoczęciem biegów i przedbiegów. Zainteresowane sterniczki mogą być obecne. IV. Losowanie osad do przedbiegów odbędzie się dn. 1.VII.36 r. o godz. 20-ej na przystani Warszawskiego Klubu Wioślarek, ul. Wioślarska 2. Przy losowaniu mogą być obecni delegaci sportowi, zainteresowanych Towarzystw. Przedbiegi odbędą się dn. 2.VII.38 r. V. Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwa zamiejscowe mogą korzystać z łodzi W. K. W. z wyjątkiem biegu 3. VI. Noclegi dla zawodniczek zapewnione, po uprzednim porozumieniu.





Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zl. 18.—, półrocznie Zl. 9.—.

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22036 — właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46.